



23 juin 2026

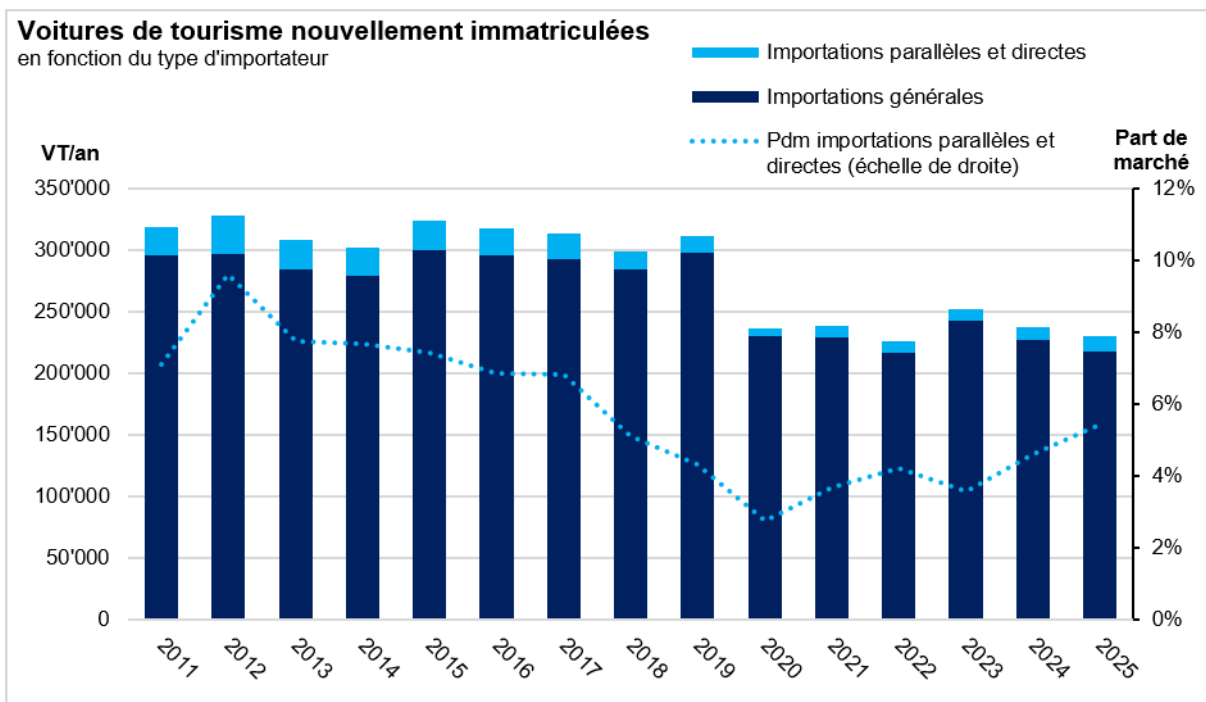
Fiche d'information

Mise en œuvre des prescriptions sur les émissions de CO₂ des voitures de tourisme

Remarque : les sanctions calculées par l'Office fédéral de l'énergie (OFEN) et présentées dans le présent document pour l'année de référence 2025 ne sont pas encore entrées en force.

Voitures de tourisme nouvellement immatriculées et leurs émissions de CO₂

En 2025, quelque 245 500 voitures de tourisme (VT) relevant du champ d'application des prescriptions sur les émissions de CO₂ ont été immatriculées pour la première fois en Suisse et dans la Principauté de Liechtenstein¹. Cela correspond à une baisse d'environ 1,1 % par rapport à l'année précédente. Parmi les VT relevant du champ d'application des prescriptions sur les émissions de CO₂, environ 231 000 étaient des voitures neuves. Le graphique suivant présente l'évolution des immatriculations de VT neuves de 2011 à 2025 selon le type d'importation.



Graphique 1: VT nouvellement immatriculées en fonction du type d'importation et par an. Source des données : OFROU (SIAC)

Depuis 2021, les parts de marché des importations parallèles et des importations directes tendent à augmenter. Cette évolution se confirme en 2025 également puisque ces parts se sont établies à environ 5,5 %, soit environ 1 % de plus qu'en 2024².

¹ Les prescriptions sur les émissions de CO₂ s'appliquent non seulement aux véhicules neufs, mais aussi aux VT immatriculées pour la première fois à l'étranger moins de six mois avant leur déclaration en douane suisse. Les véhicules immatriculés pour la première fois à l'étranger moins d'un an avant la déclaration en douane et dont la prestation kilométrique est inférieure à 5000 km relèvent, eux aussi, du champ d'application des prescriptions.

² Vu le changement opéré dans la procédure d'évaluation en 2024, la comparaison entre les parts de marché jusqu'en 2023 et celles à partir de 2024 n'est que partiellement possible.

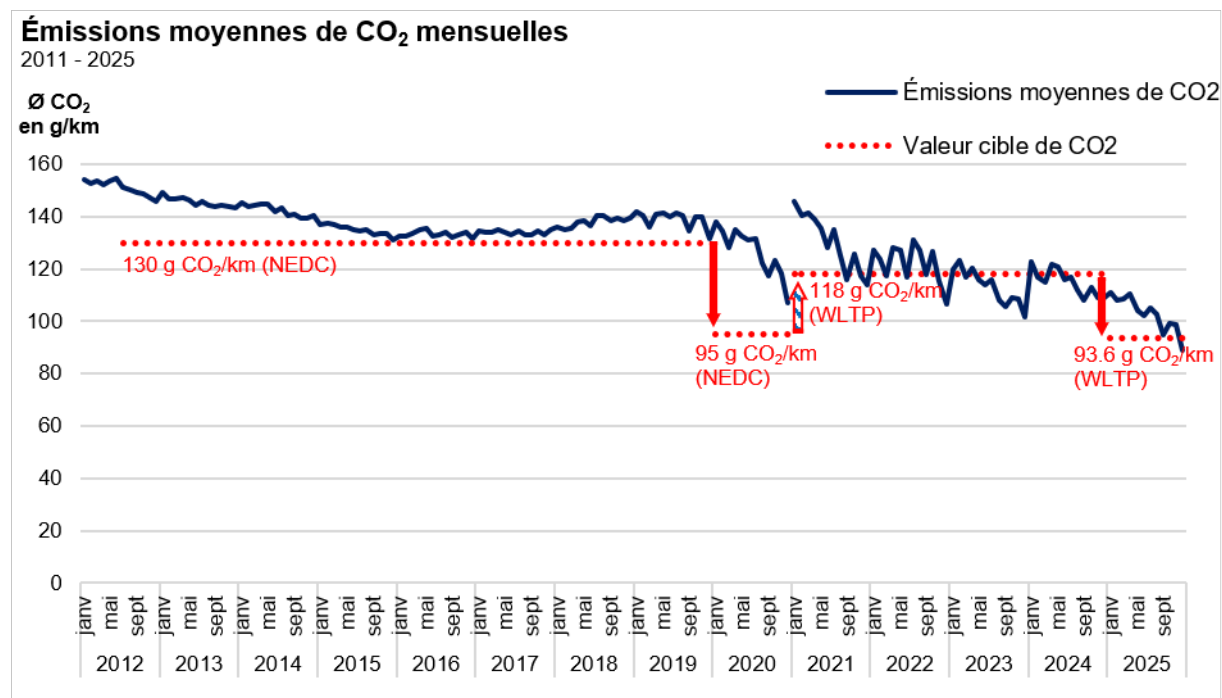


Aucun lien direct ne peut être établi entre la réglementation en matière de CO₂ et l'évolution des parts de marché. D'une part, les prescriptions légales sont les mêmes pour tous les grands importateurs. D'autre part, il est apparu ces dernières années que les montants des sanctions par véhicule perçus auprès des importateurs parallèles et des importateurs généraux évoluaient indépendamment des parts de marché. En 2025, ces montants étaient près de 10 fois moins élevés chez les importateurs parallèles que chez les importateurs généraux (environ 45 francs en moyenne par véhicule, voir Tableau 2).

Durcissement de la valeur cible de CO₂ appliqué à partir de 2025 et évolution des émissions de CO₂

Les prescriptions concernant les émissions de CO₂ pour les VT visent une baisse continue des émissions de CO₂ du trafic motorisé individuel. Dans ce but, la valeur cible de CO₂ est abaissée tous les cinq ans. Le dernier durcissement a eu lieu en 2025 : la valeur cible est alors passée de 118 g à 93,6 g de CO₂/km. Elle sert de point de départ pour le calcul des valeurs cibles spécifiques. Pour un grand importateur, la valeur cible spécifique de CO₂ est calculée en fonction du poids à vide moyen de son parc de véhicules neufs (alors que pour un petit importateur ou un importateur individuel, le calcul détermine une valeur cible spécifique au véhicule). Pour obtenir cette valeur, le poids à vide moyen du parc de véhicules neufs de chaque grand importateur est comparé à un poids à vide de référence. Suivant le poids à vide spécifique, la valeur cible spécifique est supérieure ou inférieure à la valeur cible de CO₂. Depuis 2025, et contrairement aux dispositions en vigueur jusqu'en 2024, des valeurs cibles plus basses et donc plus ambitieuses ont été fixées pour les VT ou les parcs de VT les plus lourds en raison de la pente négative de la droite des valeurs cibles. Cela permet de tenir compte du poids à vide généralement plus élevé des véhicules à propulsion électrique.

Le graphique suivant illustre l'évolution mensuelle des émissions de CO₂ des VT neuves de 2012 à 2025. En raison du passage de la procédure de mesure NEDC à la procédure WLTP, plus proche de la réalité, les émissions moyennes de CO₂ mesurées sur les VT neuves ont augmenté à partir de 2021. Afin d'éviter un durcissement, sans légitimité politique, de la valeur cible pour les émissions de CO₂, celle-ci a également été adaptée, comme dans l'UE.



Graphique 2: Émissions de CO₂ mensuelles. Source des données : OFROU (SIAC/TARGA), OFEN (données sur l'exécution des prescriptions concernant les émissions de CO₂)

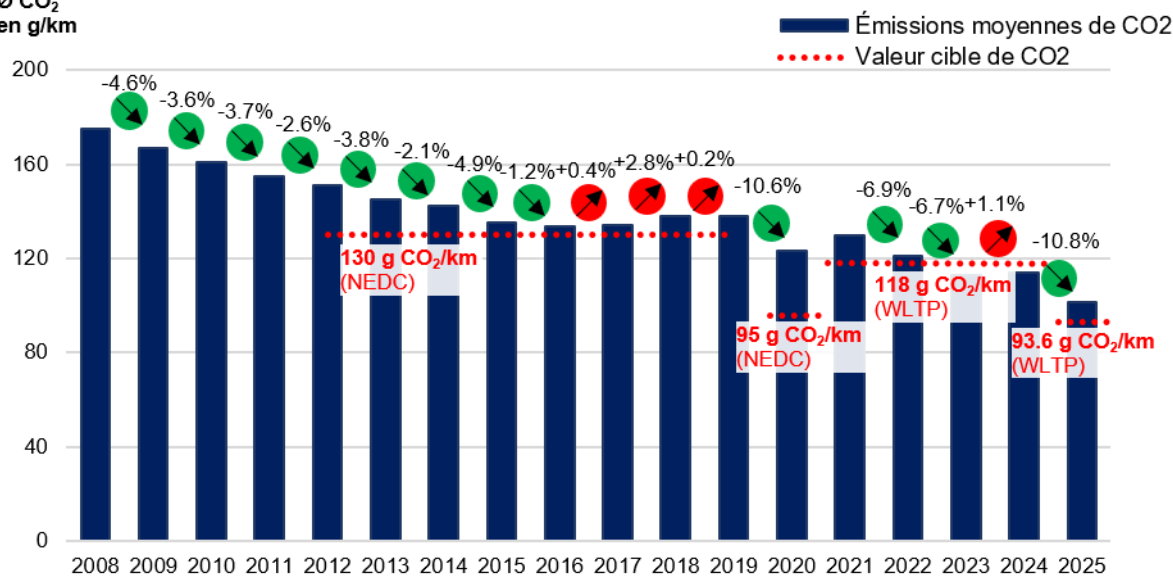


En 2025, les émissions moyennes de CO₂ de toutes les VT étaient de l'ordre de 101,6 g de CO₂/km, soit environ 12,3 g de moins que l'année précédente (2024 : 113,9 g de CO₂/km). En chiffres absolus, cette diminution des émissions moyennes de CO₂ est la plus importante depuis 2020, année du précédent durcissement de la valeur cible (14,6 g de CO₂/km de moins qu'en 2019). Malgré ce résultat, les émissions moyennes de CO₂ sont restées, en 2025, nettement en dessus de la valeur cible de 93,6 g.

Émissions de CO₂ et trajectoires de réduction annuelles moyennes

2008 - 2025

Ø CO₂
en g/km



Graphique 3 : Émissions de CO₂ et trajectoires de réduction annuelles moyennes. Source des données : OFROU (SIAC/TARGA), OFEN (données sur l'exécution des prescriptions concernant les émissions de CO₂)

En 2025, le poids à vide moyen de toutes les VT relevant du champ d'application des prescriptions sur les émissions de CO₂ atteignait 1804 kg. Cette valeur représente une augmentation de 25 kg par rapport à l'année précédente ; elle est également supérieure au poids à vide de référence déterminant pour le calcul de la valeur cible fixées à 1767 kg pour 2025.

En raison du changement de système en cours pour passer de la procédure de réception par type à l'admission à la circulation au moyen du certificat de conformité européen sous forme électronique (*Certificate of Conformity*, CoC ; immatriculation sur la base d'un e-CoC spécifique au véhicule), une grande partie des véhicules est déjà décomptée sur la base des données CoC. En 2025, le décompte a été effectué en tenant compte des données CoC d'environ 90 % des véhicules entrant dans le champ d'application des prescriptions. Les grands importateurs ont explicitement remis des données CoC pour environ un quart des véhicules concernés. Ces données ont été utilisées dans le cadre du calcul à la place des données de la réception par type³. Si des données spécifiques aux véhicules individuels sont utilisées pour le décompte, les éco-innovations (technologies novatrices) sont également prises en considération. Environ la moitié du parc de véhicules présentait de telles éco-innovations, qui ont réduit les émissions des véhicules de 1,5 g en moyenne. Les émissions moyennes de CO₂ du parc de véhicules dans son ensemble s'établissent à environ 0,7 g et passent de 101,6 à 100,9 g de CO₂/km.

³ L'ordonnance sur le CO₂ autorise les importateurs à faire valoir, de façon volontaire, des données du *Certificate of Conformity* (CoC, certificat de conformité de la CE) spécifiques au véhicule. Ces données remplacent celles de la réception par type pour le calcul des émissions moyennes de CO₂ et de la valeur cible de CO₂. Parmi les données ressortant de la réception par type, le poids à vide minimal et la valeur CO₂ maximale pour le type de véhicule concerné servent au calcul de la sanction. Dans les données individuelles spécifiques, le poids à vide indiqué est en général plus élevé et les émissions de CO₂ indiquées plus faibles.



Atteinte des objectifs du parc de véhicules et respect des valeurs cibles

À partir de 2025, la valeur cible de CO₂ fait l'objet d'un durcissement ; elle est désormais fixée à 93,6 g de CO₂/km. Malgré le net recul des émissions moyennes de CO₂ en 2025, cette valeur cible définie pour le parc de véhicules a été dépassée d'environ 7,3 g de CO₂/km selon les calculs de l'OFEN. L'électrification du parc de véhicules neufs a connu une évolution positive en 2025 : cette année-là, 34,4 % des véhicules relevant du champ d'application des prescriptions sur les émissions de CO₂ étaient des véhicules rechargeables (2024 : 27,8 %), dont environ 23 % étaient des modèles purement électriques (2024 : 19,1 %). L'augmentation des véhicules rechargeables a certes fait considérablement baisser les émissions de CO₂, mais elle n'est pas parvenue à compenser les émissions, demeurant élevées, des véhicules équipés d'un moteur à combustion.

Dans le cadre de l'introduction de la nouvelle valeur cible, des dispositions prévoyant des allègements s'appliquent pour les années 2025 à 2027. S'agissant des parts de marché cibles, l'allègement est lié à la part de VT à faible taux d'émission ou à émission nulle dans le parc de véhicules neufs, l'objectif étant de créer une incitation supplémentaire à mettre en circulation davantage de véhicules émettant peu de CO₂. Si la part de véhicules à faibles émissions de CO₂ (émissions de CO₂ < 71,4 g) dans le parc de véhicules neufs d'un grand importateur dépasse, en 2025, la valeur seuil de 23 %, une déduction correspondant au pourcentage du dépassement est accordée lors du calcul des émissions moyennes de CO₂ du parc de véhicules neufs, la déduction étant toutefois plafonnée à 7 %. Sans cet allègement, les sanctions des grands importateurs auraient été environ deux fois plus élevées en 2025.

En tenant compte de toutes les modalités de calcul (poids à vide, parts de marché cible, etc.), les importateurs ont manqué leur valeur cible spécifique, le dépassement atteignant 3,5 g de CO₂/km en moyenne.

Importateurs de voitures de tourisme

Tous les importateurs qui souhaitent procéder au décompte global de l'ensemble de leur parc de VT nouvellement immatriculées doivent être enregistrés auprès de l'OFEN en tant que grands importateurs. En 2025, 56 grands importateurs étaient enregistrés auprès de l'OFEN, dont 6 étaient des groupements d'émission. Sur ces 56 grands importateurs, 22 étaient des importateurs généraux et 34 des importateurs parallèles.

Les 10 plus grands importateurs totalisaient ensemble près de 89 % des VT ayant fait l'objet d'un décompte. Sur les 56 grands importateurs enregistrés, 42 (environ 75 %) ont respecté leur valeur cible spécifique pour le parc de véhicules immatriculés en 2025 et n'ont donc pas été sanctionnés. Les émissions moyennes de CO₂ de 14 grands importateurs étaient supérieures à la valeur cible spécifique. Par ailleurs, 33 importateurs se sont enregistrés auprès de l'OFEN en tant que grands importateurs à titre provisoire, mais n'ont pas atteint le nombre minimal prescrit de 50 VT (total : 154 véhicules).

Montants des sanctions

En 2025, environ 245 500 VT ayant l'obligation de satisfaire aux prescriptions sur les émissions de CO₂ et contrôlées quant au respect de la valeur cible ont été immatriculées. Les tableaux suivants offrent une vue d'ensemble des chiffres.

	Grands importateurs	Petits importateurs	Total
Voitures de tourisme contrôlées	244 900	600	245 500
Recettes	CHF 95 397 000	CHF 2 266 000	CHF 97 663 000

Tableau 1: Montants des sanctions en 2025



La somme des sanctions a ainsi baissé de 26 % depuis 2020, année du précédent durcissement de la valeur cible.

Le tableau suivant indique les montants des sanctions par véhicule selon le type d'importation :

2025	Tous	Importation générale	Importation parallèle	Petits importateurs
Sanction / VT	CHF 398	CHF 437	CHF 45	CHF 3597

Tableau 2: Montants des sanctions par véhicule selon le type d'importation (arrondis au franc le plus proche)

Le montant de la sanction par véhicule versé par les petits importateurs dépasse de beaucoup celui versé par les grands importateurs (importation générale et importation parallèle). Cela s'explique par le fait que les petits importateurs procèdent au décompte de chaque véhicule individuellement et ne peuvent donc pas compenser les véhicules à fortes émissions de CO₂ par ceux à faibles émissions. La cession d'un véhicule à un grand importateur (p. ex. une bourse de CO₂) garantit aux petits importateurs la possibilité de bénéficier également du décompte du parc et de réduire ainsi une éventuelle sanction, voire de l'éviter.

Les coûts et les recettes de la mise en œuvre des prescriptions sur les émissions de CO₂ pour les VT, les VUL et les véhicules lourds sont répartis entre la Suisse et la Principauté de Liechtenstein, sur la base du nombre total d'immatriculations de véhicules dans les deux États. Les recettes nettes de la Suisse sont allouées au fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). La répartition ne peut pas encore être présentée, car les résultats définitifs de la mise en œuvre des prescriptions sur les émissions de CO₂ s'appliquant aux véhicules lourds ne sont pas encore disponibles pour 2025. Ils seront présentés dans le rapport consacré aux véhicules lourds.